DELLA ISTITUZIONE DEI MAGAZZINI GENERALI IN ITALIA E...

Giovanni Antonio Romano

DELLA ISTITUZIONE

DEI

MAGAZZINI GENERALI IN ITALIA

E PARTICOLARMENTE

IN VENEZIA

PER

L' ING. GIO. ANTONIO ROMANO

Vendesi a benefizio dei danneggiati dalle rotte a Cent. 30.

VENEZIA
NELLA TIPOGRAFIA GASPARI

M DCCC LXXII.

DELLA ISTITUZIONE
DEI MAGAZZINI GENERALI IN ITALIA

E PARTICOLARMENTE

IN VENEZIA

PER

L'ING. GIO. ANTONIO ROMANO

VENEZIA
NELLA TIPOGRAFIA GASPARI

M DCCC LXXII.

DELLA ISTITUZIONE
DEI MAGAZZINI GENERALI IN ITALIA
E PARTICOLARMENTE IN VENEZIA

I.

Porto Franchi.

1. A procurare l'affluenza in uno stato della merce estera si è sino ad ora usato un solo mezzo, il porto franco, o cioè l'esenzione da ogni dazio entro ai limiti che si tracciavano intorno ad un porto di mare; oltre ai quali però tornava la merce ad essere assoggettata al dazio relativo. Questa franchigia, sino ad un certo punto, valeva ad attirare la merce nelle città marittime, dove il commerciante, non essendo obbligato ad esborsare l'importo del dazio se non allora che avesse a far passare la sua merce, già venduta, al di là del confine, entro il quale era esente, godeva del vantaggio di una minore giacenza di capitale, che gli rendeva possibile un maggior numero di speculazioni e, permettendogli di facilitare sui prezzi di vendita, gli procurava uno smercio maggiore. La città poi, che era compresa nei confini del portofranco, godeva del vantaggio di poter consumare con esenzione di dazi tutto ciò che veniva dall'estero.

2. Ma a questi vantaggi non si si accorse per molto tempo che erano a contropporsi inconvenienti e danni, che doveano fare rinunciare ai porto franchi.

Primieramente la franchigia accordata ad una città marittima costituiva evidentemente un privilegio, avvegnachè fosse un trattamento daziario di favore, in confronto a quello che vigeva in tutte le altre città del regno. Era sì coonestato da un'alto interesse generale della nazione, qual'era il richiamo della merce estera ed il conseguente incremento del commercio, ma non perciò cessava dall'essere un privilegio, che negli stati governati da leggi informate ai principî di libertà non poteva essere tollerato.

In secondo luogo, la franchigia, portando la conseguenza, che nei riguardi doganali il paese in cui è stabilita debba considerarsi siccome estero, impediva lo sviluppo di quelle industrie, che traessero le materie prime dall'interno dello stato o non potessero sussistere coi soli smerci all'estero; per cui poche e poco importanti furono sempre le industrie là dove era concesso il portofranco.

In terzo luogo la franchigia si è ben presto e dovunque manifestata un'incentivo ad una immoralità, la quale non deve essere tollerata, quand'anche non fosse, come è veramente un grave danno allo stato. Intendiamo accennare al contrabbando, il quale si sviluppa sempre là dove vi ha un portofranco in una scala proporzionale al rilevante guadagno, che è fatto trasportando la merce con risparmio del dazio dalla cerchia in cui è in vigore la franchigia all'interno.

Questi tre inconvenienti, che riescono tutti a danno dello stato, sono tali da fare escludere affatto i portofranchi da ogni nazione che si dica incivilita o che solo non abbia perduto il sentimento della moralità.

II.

Punto Franco.

3. Il porto franco ridotto ad una limitata località e che, a distinguerlo da quelle di cui si è parlato chiamasi *punto franco*, può dirsi che non tutti presenti e in grado molto mi-

nore gli inconvenienti sunnotati. Ed infatti, se la città non è compresa nella cerchia della franchigia può quanto altra mai sviluppare la sua industria: il contrabbando se non completamente, può certo più facilmente essere impedito; e quanto poi a privilegio, non resta che quella tanta parte che riguarda il commercio, il quale solo viene favorito là dove sia concessa questa maniera di franchigia, mentre la popolazione, deve consumare la merce dopo che abbia pagati i dazi imposti all'uscita dal ricinto, entro al quale soltanto può godere della esenzione.

A questo modo il punto franco non è altro che una grande dogana, la quale accoglie le merci ed impone loro il dazio allorchè sortono dalle sue mura.

III.

Necessità di conservare la franchigia.

4. Togliere affatto la franchigia per le merci estere, così che al loro arrivo in un porto devano pagare senz' altro i dazi statuiti, sarebbe difficultare ed anzi troncare una gran parte delle relazioni commerciali con gli altri stati e ridurre al minimo possibile il commercio della nazione. Il produttore estero non manderebbe certo la sua merce all' azzardo e nè un capitano mercantile rischierebbe condurre un carico per proprio conto, se all' arrivo in porto dovessero esborsare una grossa somma per dazi. E il commerciante alla sua volta non commetterebbe se non quelle merci che fossero gravate di mitissimo dazio o che già prima sapesse di poter collocare. In ogni caso il suo commercio sarebbe assai più limitato, sia perchè il rischio maggiore lo indurrebbe ad azzardare meno, sia perchè con lo stesso capitale gli sarebbe possibile un minor numero di negozi, se una parte di esso abbia a devolverlo al pagamento di dazi.

IV.

I Magazzini Generali restano unico modo migliore di conservare la franchigia.

5. Conservare la franchigia era quindi voluto dall' interesse stesso della nazione, che dal commercio ritrae e deve contar di ritrarre ognora più i suoi maggiori proventi. E i magazzini generali, mentre adempievano a questa, soddisfacevano alle altre condizioni.

Infatti: la libertà di arrivo senza bisogno di pagamento di dazi è conservata alla merce, se venga direttamente introdotta nei magazzini generali: — non si viene per essi a costituire un privilegio, avvegnachè sia permessa la istituzione a qualunque città, anche non marittima: — l'incasso dei diritti dello stato è pienamente garantito e reso impossibile il contrabbando, una volta che l' esercente i magazzini generali sia responsabile del pagamento dei dazi, di cui, alla entrata della merce gli vengono addebitati gli importi: — non impediscono e nè meno difficultano le industrie, ma anzi le favoriscono, sia porgendo modo al fabbricatore di capitalizzare in parte i suoi prodotti, sia dispensandolo da grandi depositi di materie prime, le quali bene spesso può trovare all' occorrenza presso i magazzini generali: — favoriscono finalmente il commercio che può per essi assumere proporzioni maggiori e svolgersi sovra una più ampia scala, percioccbè il commerciante non sia tenuto ad immobilizzare un capitale per dazi e questo anzi gli rimanga disponibile per altre speculazioni; ed all' uopo se gli faccia difetto, possa sulla merce depositata avere denaro, tanto per adempiere a' suoi impegni, quanto per altri commerci che gli si offrano vantaggiosi.

6. Se quindi il vero concetto dei magazzini generali sia compreso e valutato convenientemente dai commercianti, per essi affluirà la merce dall' estero e sarà sui mercati ed alle borse mantenuto in circolazione il capitale rappresentato da

quella depositata, mediante le *Fedi di deposito* e le *Note di pegno* girabili come qualsiasi altro valore; ciò che varrà a suffragare grandemente ed aumentare la speculazione.

7. Una grande dogana o un punto franco che accogliessero la merce temporaneamente a deposito, se valessero a garantire allo stato la percezione dei dazi e a dispensare dal pagamento di essi all' immediato arrivo della merce, non sarebbero però di altrettanto vantaggio al commercio, quanto sono i magazzini generali, che vengono a costituire, oltre che un punto franco, un particolare istituto di credito.

8. Siccome poi la legge non mette restrizione di tempo alla permanenza franca da dazi nei magazzini generali, e siccome l' amministrazione, che li esercita, s' incarica del ricevimento, della custodia e della consegna, così è dato modo tanto al commerciante della piazza, quanto a qualsiasi altro più lontano speculatore o produttore di commerciare nelle città, dove sono istituiti. Un commerciante ad esempio di Londra può fare una speculazione di cotoni e mandarli in deposito a Venezia, dove, senza piantarvi una casa di commercio, un corrispondente, od un sensale qualunque può vendere la sua merce, che l' amministrazione dei magazzini consegna a chi si presenta esibendo la fede di deposito, che fu rilasciata all' arrivo e ricevimento della merce stessa.

9. I magazzini generali non s' istituiscono soltanto nelle città marittime, ma altresì in tutte le altre, dove pur tornano utili al commercio e solo non servono, come nelle prime a richiamo della merce estera. Diremo a suo luogo come potrebbero anche in ciò essere pareggiati ai magazzini generali delle città marittime e come in molte città possano essere una sezione, una dipendenza di quelli e possano quindi servire ad estendere e sviluppare i commerci ed a favorire le industrie.

V.

Legge sui magazzini generali

10. La legge che regola oggidì la istituzione e l'esercizio

dei magazzini generali in Italia venne pubblicata il 22 luglio 1871.

Lo scopo di questo istituto è detto dalla legge essere:

I. " di provvedere alla custodia e conservazione delle „ merci e derrate di qualsivoglia provenienza o destinazione, „ che vi sono depositate „

II. " di rilasciare speciali titoli di commercio col nome „ di fedi di deposito e note di pegno „.

11. La legge quindi considera i magazzini generali non soltanto un' istituto a comodo ed utilità del commercio, ma altresì un' istituto di credito ed un' ufficio riconosciuto, che corrisponde, in relazione alla merce, a ciò che sono gli uffici ipotecari rispetto alle proprietà stabili. Essa però tace qui della franchigia e non ne fa cenno se non indirettamente in seguito, all' art. 32. A noi sembra veramente che la legge avrebbe dovuto comprendere, fra gli scopi di questo istituto, la esenzione accordata in esso alle merci e derrate di qualsiasi dazio. Questo terzo scopo, che implicitamente avrebbe manifestato nel legislatore il proposito di procurare al commercio ed alle industrie i benefici effetti della franchigia, è troppo importante perchè non abbia ad essere dichiarato esplicitamente.

12. A chiunque voglia è fatta facoltà di istituire ed esercitare un magazzino generale purchè adempia alle prescrizioni portate dall'art. 2. della legge succitata. È poi obbligatoria la istituzione per i comuni, dove era od è tuttavia in attività il porto franco.

13. Fra le prescrizioni che impone l'articolo 2.° testè citato, si legge quella " di dover fare risultare nell' atto notarile le forme precise delle fedi di deposito, delle note di pegno e delle girate, che vi si riferiscono. „ La legge, che interviene con savie disposizioni a garantire il pubblico da ogni inganno ed a procurare a questi titoli la maggiore fiducia, avrebbe potuto anche prescrivere una forma identica, obbligatoria a tutti i magazzini generali del regno, ciò che ne renderebbe più facile l'uso e la conoscenza.

14. All'art. 3.° la legge vieta la destinazione di locali o locazione a magazzino privato, imponendo la seguente condizione: „ Ai magazzini generali, che in tutto od in parte „ abbiano contravvenuto a questa prescrizione, cessano di „ essere applicabili le disposizioni della presente legge. „

Convien dire che la legge non sia su questo punto gran fatto esplicita, poichè tutti i regolamenti, approvati con regio decreto, dei magazzini generali sino ad oggi istituiti, ammettono la facoltà di destinare e locare a privati dei locali, sotto la denominazione di *magazzini particolari*. Questa apparente contraddizione fra i regolamenti e la legge non si spiega altrimenti, se non ammettendo che questa intende escludere che possano essere destinati locali ad uso privato senza che sieno soggetti alle stesse prescrizioni della legge e del regolamento ed alle disposizioni doganali, a cui è assoggettato l'esercizio dei magazzini generali. Infatti l'entrata e l'uscita della merce dai magazzini particolari sono regolate allo stesso modo, perciò che riguarda le disposizioni di dogana e le norme relative all'esercizio, col quale è trattata la merce che si colloca nei locali, che diremo, comuni. I magazzini particolari quindi devono aversi siccome ammessi dalla legge, la quale non avrebbe motivo di escluderli se assoggettati a tutte le discipline che regolano i rimanenti locali.

15. L'esercente i magazzini generali è per legge responsabile della conservazione e custodia delle merci, e derrate, tenuto però conto delle avarie e dei cali naturali dovuti alla natura o condizioni di esse, e del caso di forza maggiore. Ed è appunto a tale riguardo che la legge all'art. 2.° esige che nell'atto notarile di istituzione sia dichiarato *quali guarantigie* sieno offerte ai depositanti ed ai loro aventi ragione. Tale esigenza della legge implica il diritto nel governo di pretendere una maggiore guarentigia, se la già offerta non sia trovato corrispondere alla importanza dello stabilimento; importanza che non può essere valutata se non in relazione a quella che viene attribuita alla piazza commerciale, dove si vogliono istituire i magazzini generali.

16. Quando è consegnata una merce o derrata è evidente che al depositante deva essere rilasciata, a di lui nome od a nome di quello per di cui conto si fece a dichiarare che consegna, una quitanza, la quale è chiamata *fede di deposito*. A questa fede di deposito la legge ammette che deva andare unito un secondo atto, che chiama *nota di pegno*.

La fede di deposito è l' attestato che presso i magazzini generali esiste una data quantità di merce o derrata di proprietà di chi è inscritto nella fede stessa.

La nota di pegno è, per così dirla, una nota ipotecaria in bianco, la quale ha valore dal momento che viene girata dal possessore della merce a favore di chi gli ha fatto un' esborso, ricevendo a garantia la merce stessa.

Quantunque, a porre in avvertenza che la merce è stata data in garantia di una somma avuta, potesse bastare la sola separazione della nota di pegno dalla fede di deposito, tuttavia quando quella viene girata deve esservi fatta su questa la relativa annotazione.

La legge però non si accontenta che sia annotato il pegno sulla fede di deposito e vuole che la prima girata " sia trascritta con tutte le indicazioni volute sopra apposito registro nell'ufficio del magazzino generale. „ Questa prescrizione è, a nostro avviso, affatto inutile a garantire l' amministrazione ed obbliga i contraenti a perdite di tempo ed a noie che inceppano e difficultano le t ansazioni commerciali. L'amministrazione non consegna la merce se non contro restituzione dei due effetti, fede di deposito e nota di pegno, o contro la sola fede di deposito se a questa si aggiunga l' importo per il quale si è girata la nota di pegno; importo che deve già essere indicato sulla fede di deposito all'atto di separarla dalla nota corrispondente. A che dunque imporre l'obbligo della trascrizione sopra un registro dell' amministrazione? Forse a garantire l' interesse di terzi? Nè meno a ciò occorre quella trascrizione, perciocchè una volta che il possessore dei due titoli ha girata la nota di pegno, egli non può offrire una seconda volta la sua merce in garantia non avendo una seconda nota da poter girare.

Ma forse che il legislatore prescrisse la trascrizione della prima girata per provvedere al caso di una trascrizione non identica sui due titoli, con ciò che dispone l' art. 17, il quale statuisce che " se non sono identiche le dichiarazioni sulla fede e sulla nota di pegno, quella che fu trascritta prima sul registro produce effetto legale sino al giudizio di falso. „ Da ciò risulta che tanto al possessore della merce, quanto al cessionario della nota di pegno corra obbligo di far trascrivere la girata. Ma se come abbiamo veduto or ora l' amministrazione dei magazzini generali è già garantita senz' uopo di trascrivere la girata, perchè non si lascia ai due contraenti, che solo potrebbero esserne pregiudicati di curare il loro interesse in ciò che le cifre della girata sieno le stesse su tutti e due i titoli ? Quanto poi a terzi ai quali possa venire trasmessa la nota di pegno con altre girate, possono sempre verificare l' identità della prima girata ricorrendo al detentore della fede di deposito. A che quindi obbligare i possessori dei due titoli e l' amministrazione dei magazzini generali a perdere il loro tempo per la trascrizione della girata ? Auguriamo al commercio che sia soppresso questo articolo della legge e quello che viene di seguito, dove si ammette che il pegno non possa avere effetto se non se dopo la più volte citata trascrizione ; e glielo auguriamo perchè da essi non può risultarne utilità che lo compensi del tempo necessario ad adempiervi.

17. Girabili tutti e due, uniti e separati, è evidente come possano essere vantaggiosi questi due titoli, che rappresentano valori reali e garantiti.

Con in mano la fede di deposito, il cotone, ad esempio, custodito nei magazzini generali di Venezia, può essere venduto sui mercati svizzeri e germanici. Nè vi fa obbietto la mancanza della nota di pegno e l' annotazione sulla fede di deposito che su quella merce il proprietario abbia avuta una somma. L' acquirente che voglia ritirare il cotone non ha che a versare all' amministrazione dei magazzini quella somma, senza bisogno di ricuperare la nota di pegno ; e il sovventore

non ha che rivolgersi anch' esso alla stessa amministrazione per ricuperare il suo capitale (Art. 21). Allo stesso modo che il cessionario, il proprietario medesimo della merce può ritirarla quando anche affetta da pegno, purchè versi all'amministrazione la somma indicata nella nota e nella fede di deposito.

La possibilità, ammessa dalla legge di girare in bianco (meno la prima volta) tanto le note di pegno, quanto le fedi di deposito: — l'essere la merce, depositata nei magazzini generali, immune da sequestro e da vincoli qualunque, meno che per il caso di smarrimento dei titoli relativi, per controversia nel diritto di successione, per fallimento o cessione di beni: (Art. 20) — la facoltà che è fatta a chi possede la nota di pegno di vendere all'asta la merce trascorsi che sieno otto giorni dalla scadenza della nota stessa (Art. 22): — il diritto di prelazione accordato al credito, di cui è documento la nota di pegno su qualsiasi altro, meno i diritti di dogana, di dazio consumo e quelli che appartengono all' amministrazione dei magazzini generali (Art. 24) —; tutti questi vantaggi costituiscono le note di pegno *un' effetto,* a cui non può non essere data la preferenza; e che quindi deve facilitare le transazioni commerciali ed aumentare di conseguenza il movimento di una piazza, sopra tutto se abbia il vantaggio di essere una piazza marittima.

18. All'art.° 31 la legge dispone che " Tutti gli Istituti „ di credito possano ricevere le note di pegno dei magazzini „ generali regolarmente girate, in surrogazione di una delle „ firme che si richiedono dai loro statuti, per le anticipazioni „ e per gli sconti degli effetti di commercio, quando due sono „ le firme volute ed in surrogazione di due firme quando gli „ statuti vogliono tre firme „.

La nota di pegno non è un effetto che abbia valore dal credito, ma rappresenta un valore reale esistente presso i magazzini generali e garantito. Dovrebbe quindi essere obbligo degli istituti di credito di riceverla e scontarla senz' altra firma che quella del possessore della nota stessa. L' esigere di

più è mettere a paro, se non al disotto il valore reale al valore del credito. Se oltre la firma di chi riceve a mutuo una somma ipotecando un fondo, la legge volesse che il contratto avesse a riportare la firma di un terzo come garante, si giudicherebbe certo vessatoria ed improvida la prescrizione. Altrettanto ci pare che sia da considerarsi in questo caso, in cui, come nel mutuo, la sovvenzione è fatta contro una reale garantia, la quale è sempre superiore alla somma che vien data.

19. L'art. 32 della legge dispone che i magazzini generali " devono rispondere verso l' erario pubblico dell' importo dei dazi " dei quali risponde già loro la merce depositata e che possono vendere all' asta, sia per rimborsarsi dell' importo di quelli, sia per incassare quanto è loro dovuto per magazzinaggio e manutenzione.

È qui soltanto che la legge ammette implicitamente l' esenzione da ogni dazio nell' interno dei magazzini generali, mentre, come dissimo, avrebbe dovuto ammettere quella esenzione fra gli scopi dell' istituto.

20. Tutte le altre disposizioni della legge tendono provvidamente a garantire la dogana da contravvenzioni o ad accrescerne la fiducia nei titoli che rilasciano i magazzini generali o ad assicurare il commercio del pieno adempimento degli obblighi, ai quali è sottoposto l' Istituto.

VI.

Regolamento

21. In Italia oggigiorno sono in piena attività quattro magazzini generali, cioè quelli di Torino, di Ancona, di Sinigaglia e di Bologna. Per ognuno di essi il governo ha approvato un regolamento proposto da chi ne imprendeva la istituzione. I quattro regolamenti evidentemente risultarono alquanto diversi, se non affatto nella sostanza, certo nelle forme; e taluno anzi ammette ciò che non è ammesso dagli altri, o tace su quanto è da altri disposto.

Era corsa voce che il ministero di agricoltura e commercio e quello delle finanze si stessero occupando della compilazione di un regolamento da rendersi obbligatorio a tutti i magazzini generali del regno; anzi crediamo che a ciò fosse stata istituita una commissione. Non ha molto però leggemmo nei giornali che in data 2 ottobre p. p. il Consiglio di stato espresse l'avviso « che, in virtù degli art. 6. e 32 della legge 3 „ luglio 1871, debba lasciarsi alle amministrazioni dei magaz- „ zini medesimi, senza alcuna ingerenza governativa, la for- „ mazione dei rispettivi regolamenti, eccettuati soltanto „ quelli che il ministero delle finanze credesse di dover „ prescrivere esclusivamente nell' interesse del servizio delle „ gabelle. „

Gli obblighi e diritti correspettivi verso il pubblico e verso lo stato di questi Istituti dovrebbero a dir vero essere identici da pertutto. I soli prezzi di tariffa, in causa del diververso importo delle costruzioni e del diverso valore della manodopera, e le disposizioni che riguardano la condotta dello stabilimento potrebbero variare da luogo a luogo,

22. Perchè il commercio si valga dei magazzini generali anche per quelle merci e derrate, le quali sono colpite da una imposta mite o vi sono affatto esenti, è necessario che gli sia fatto perdere il minore tempo possibile e che sia dispensato da tutti i fastidi che provengono ordinariamente dall' osservanza delle disposizioni doganali o di dazio consumo. Il commerciante non deve avere a che fare se non se con l' amministrazione dei magazzini; e questa lo deve in tutto supplire e rappresentare presso gli uffici doganali. Quindi, ad esempio, la domanda di introduzione ed estrazione non deve esigersi che sia fatta se non all' amministrazione dei magazzini generali; come ad essa devono essere pagati i dazi qualunque, dei quali già risponde verso gli uffici di dogana e dazio consumo.

Un regolamento infatti per i magazzini generali dovrebbe informarsi ai principi della maggiore libertà del commercio e della amministrazione dei magazzini stessi: non difficultare in verun modo le operazioni: non far perdere di tempo: non im-

porsi in somma con prescrizioni e restrizioni in guisa da dissuadere la merce ad accorrere ai magazzini generali.

23. Nè vuol meno essere lasciato libero il commercio nelle sue operazioni. Se lo si impedisca di manipolare e conformare la sua merce come meglio gli torna, lo si paralizza. Gli è bensì vero che alcune volte la manipolazione può costituire un' offesa alla moralità; ma non perciò si può vietarla o difficultarla, come non si vietano e difficultano certe operazioni del credito, sebbene vi abbia chi talvolta abusa di esso.

Prima quindi che la merce o derrata venga consegnata all' amministrazione dei magazzini generali, deve essere fatta facoltà al proprietario di essa di manipolarla comunque. A ciò convien destinare degli ampî locali, dove si collochino e si manipolino liberamente le merci o derrate, senza nessun' altra sorveglianza, che quella che hanno diritto di esercitarvi i funzionari di dogana e dazio consumo, perchè non sia defraudato l'erario dello Stato o del Comune.

Se, come viene ammesso da ogni Regolamento e tacitamente dalla Legge, chi ha la sua merce in un magazzino particolare può manipolarla a sua volontà; non sarebbe giusto vietarlo a chi la deposita nei magazzini generali; solo è da esigere che la manipolazione sia fatta prima della consegna all' amministrazione, una volta che questa deve rispondere della quantità, qualità e forma.

24. Le magistrature delle città marittimo-commerciali hanno insistito presso il governo perchè a canto ai magazzini generali fosse istituito uno stabilimento, che corrispondesse ad un punto franco, dove il commerciante fosse libero di fare della sua mercanzia ciò che meglio gli piacesse, senza altra soggezione alla dogana che una sorveglianza, sia pure la più rigorosa, perchè non fosse fatta sortire dal ricinto privilegiato la più piccola quantità di merce, senza che sieno pagati i relativi dazi di dogana o di consumo.

Questo *Punto franco* noi crediamo che torni inutile una volta che nei magazzini particolari è lecito manipolare comun-

que la merce o derrata e che la legge non vieta di farlo anche nei magazzini generali.

Un' ampio locale quindi, o più se possano occorrere, che chiameremo *sale di manipolazione*, serviranno completamente allo scopo, senza bisogno di altri stabilimenti e nè di obbligare il governo ad istituire un' altro ufficio di dogana.

Se non vi avessero i magazzini generali, il punto franco diverebbe per il commercio una necessità, alla quale il governo non potrebbe rifiutarsi di soddisfare. Ma dal momento che i magazzini generali vi soddisfano, non occorre più pensarvi ed insistere per conseguire ciò che in essi è già conseguito.

25. Le mercanzie depositate nei magazzini generali non dovrebbero soltanto, siccome ammettono le disposizioni doganali, potere essere esportate, riesportate con pagamento di diritto, e trasportate ad altro ufficio di dogana, ma altresì dovrebbe permettersi che, esenti da dazio, potessero passare dal magazzino generale di una città a quello di un' altra, non potendo questi non essere considerati siccome altrettanti uffici di dogana.

A questo modo tutti i magazzini generali d' Italia potrebbero divenire altrettanti fondaci di deposito di merci o derrate nazionali, che ne faciliterebbero la esportazione, e di merci estere, che dispenserebbero, non soltanto alle nostre provincie, ma alla Germania ed alla Svizzera.

26. La pesatura delle mercanzie alla entrata ed uscita esige molta perdita di tempo e molta spesa. A meno che quindi il depositante non esiga e paghi la pesatura, alla consegna della merce, dovrebbe bastare, tanto all' amministrazione dei magazzini, quanto agli uffici di dogana e dazio consumo, la dichiarazione del peso fatta dal proprietario della merce o da chi per esso. La pesatura all' atto della riconsegna sarebbe già per la maggior parte delle merci, cioè per tutte quelle che non subiscono cali, un riscontro e verifica della loro quantità. Che se questa dimostrasse che si è ingannata l' amministrazione dichiarando una quantità minore o maggiore della effettiva, non dovrebbe essa essere tenuta se non alla riconosegna della

quantità esistente nei suoi magazzini, da dove non è supponibile una sottrazione; e la denuncia falsa dovrebbe, a punizione, essere pubblicata nel giornale ufficiale della provincia, indicando il nome di chi la fece e con la dichiarazione che per conto e nome di quella ditta non sarebbero più ricevute merci o derrate a deposito.

Le grù pesatrici poi che fossero usate dalle amministrazioni dei magazzlni generali darebbero già all' atto del ricevimento un sufficiente indizio della verità del peso dichiarato.

27. I magazzini generali non s'incaricano soltanto delle operazioni che sono comprese sotto la denominazione generale di *manutenzione* ordinaria, quali sono il ricevimento, custodia, consegna, collocamento, pesatura, ma altresì di quelle che per essere eventuali, come l' imballaggio, la divisione o composizione dei colli ecc. sono da comprendersi nella *manutenzione straordinaria*. Le sole manipolazioni nei magazzini particolari, e nelle sale a ciò destinate dei magazzini generali, non sono, nè dovrebbero essere eseguite a cura dell' amministrazione. Il commerciante deve poter fare ciò che vuole, nè può essere dall' amministrazione assunta la responsabilità di tali operazioni.

28. Tutti i regolamenti ammettono il diritto di visita e di richiesta di campioni. Nulla di più giusto che il proprietario visiti la sua mercanzia e che all' occorrenza ne abbia un campione da rendere ostensibile.

Sarebbe però conveniente che questi diritti fossero determinati entro certi limiti, sia per impedire l' abuso di essi, che per non lasciare all' arbitrio dei funzionari dell' amministrazione i casi e grado di osservanza di essi.

La troppa frequenza delle visite sarebbe ad aggravio dell' amministrazione, la quale dovrebbe per quelle visite tenere occupati i propri magazzinieri. Ammesso quindi il diritto di visita, ad esempio, ogni 15 giorni, potrebbe essere pretesa una tassa per ogni altra che il proprietario della mercanzia desiderasse di fare. Questa tassa dovrebbe inoltre essere commisurata per ora.

E quanto a campioni, ammesso che il primo deva essere rilasciato all' atto del ricevimento, tutti gli altri, oltre che essere limitati di numero, dovrebbero altresì esserlo per quantità; senza che fosse lasciato alla discrezione di alcuno l' esigerne o concederne una maggiore o minore.

29. Fra i vantaggi che offre questa istituzione non vuolsi lasciare in silenzio quello delle aste volontarie, delle quali s' incarica l' amministrazione ciascuna volta ne sia ricercata da un proprietario di merce o derrata depositate, curando di annunziarle al pubblico a termini di legge, di formarne i lotti, di farne la consegna al deliberatario, contro il versamento del prezzo di delibera. Con ciò il commerciante che intende fare una vendita a questo modo è dispensato da tutte le pratiche, che occorrono all' uopo e le quali basterebbero molte volte a dissuaderlo a nè meno tentare d' iniziarle.

30. Qualche regolamento, nel contemplare il caso di vendita all' asta nell' interesse dell' erario dello Stato, stabilisce che deva essere fatta nei locali di dogana. Quest' obbligo ci sembra affatto inutile per ciò che riguarda l' interesse dello Stato, a cui non può importare se non se l' incasso dell' importo de' suoi diritti, e riesce poi a grave spesa di istituzione per dovere assegnare dei grandi locali all' ufficio di dogana, mentre la sala delle aste dello stesso stabilimento può servire all' uopo, con ciò solo che l' asta sia fatta alla presenza dei funzionari di dogana ed adempiendo alle disposizioni dei regolamenti relativi.

31. Perchè un regolamento dei magazzini generali avesse a risultare il più praticamente opportuno gioverebbe che dopo fatta una redazione prendendo a guida i regolamenti in vigore, fosse poi discusso in concorso agli stessi preposti all' esercizio dei magazzini generali in attività.

VII

Fedi di deposito e note di pegno

32. Fù tanto scritto sulle fedi di deposito e sulle note di pegno che sarebbe quasi inutile ridirne. Non pertanto, quan-

tunque noi stessi ne abbiamo, nella breve disamina fatta alla legge sui magazzini generali, tenuto parola, a ribattere il chiodo, come suol dirsi, torneremo qui sull' argomento, ripetendo in parte ciò che dissimo molti anni sono, allorchè ci studiavamo segnalare al commercio italiano ed in particolare di Venezia la influenza che potevano avere i dock allo sviluppo ed incremento di esso.

33. La fede di deposito attesta l' esistenza della mercanzia nel magazzino generale e ne dichiara la quantità e qualità. Questo attestato emesso da un instituto, che è garante materialmente delle sue operazioni qualsieno, che agisce sotto la sorveglianza del governo e della Camera di commercio ed ha per controlleria permanente un' ufficio di dogana, che verifica la quantità e qualità della merce o derrata, per addebitarne la amministrazione del dazio, cui sono soggette; questo attestato facilità ed aumenta non poco le transazioni commerciali. Tenendo la vostra merce nel magazzino generale, senz' uopo di magazzini, di magazzinieri, di agenti voi commerciate sulla vostra piazza e dovunque. Un corrispondente a Sciaffusa, ad Augusta, a Basilea, a Stoccarda, a cui spedite la fede di deposito vende colà, come fosse su quei mercati, la merce; la quale se al contrario non vi torni di vendere può rimanere lungamente in deposito senza che abbiate per molto tempo ad esborsare l' importo del dazio.

34. Avviene molte volte che per un mutamento di circostanze quella merce o derrata, la quale all' atto dell' acquisto, che ne faceva un commerciante, sembrava dovere aumentare di prezzo, diminuisca in modo da non poterla vendere senza perdita. In questo caso il commerciante costretto od a subire quella perdita o la immobilizzazione per lungo tempo del suo capitale, ciò che molte volte importa un danno maggiore della perdita stessa, per attendere l' occasione propizia di vendere la sua mercanzia se non con vantaggio, almeno al prezzo d' acquisto. A questo inconveniente provvede, mediante i titoli che rilascia, la istituzione, di cui ci occupiamo e in modo da permettere che il commerciante possa attendere il momento

favorevole per vendere, senza che perciò abbia immobilizzato il capitale, talvolta considerevole, rappresentato dalla merce o derrata che tiene in deposito.

Un privato, un istituto di credito qualunque darà ben volentieri al commerciante una parte e forse anco quasi tutto l'importo della merce notata sulla fede di deposito, avvegnachè egli non domandi un prestito ricorrendo al favore del credito, ma offra garantia nella merce depositata. Il prestito garantito si fa sempre a migliori condizioni, che non quello che è appoggiato al solo credito; e quindi non sarà grave il sacrificio che dovrà fare. La semplicità inoltre della operazione influirà essa pure a rendere beneviso ai banchieri ed alle banche questo modo d'affari.

Perchè poi chi dà il danaro snlla merce sia garantito che quella merce non va venduta e consegnata a chicchesia ad insaputa di esso, o senza che venga rimborsato, basta che posseda la nota di pegno. L'amministrazione dei magazzini generali, *anche senza sapere da chi e quando sia stato dato denaro sulla merce depositata*, non la consegna se non gli sieno, come già si è accennato, restituite la fede di deposito e la nota di pegno, che ha rilasciate, o in sostituzione di questa ultima l' importo per il quale fu girata.

35. In una città, dove da alcuni mesi erano istituiti magazzini generali, saputo come in quel periodo di tempo non si fossero girate se non quattro note di pegno, fu chiesto all' azienda dello stabilimento a quale causa venisse ciò attribuito. E se ne ebbe a risposta che i commercianti erano schivi di ricorrere a quel modo di sovvenzione, parendo loro che fosse una confessione di versare in critiche circostanze.

Come e quanto ciò sembrasse strano a chi avea fatta quella domanda, non è a dire. Il commerciante per quanto ricco che sia deve necessariamente usare del credito e tanto più spesso quante più sieno le speculazioni che tenta. E chi è mai quello che sia schivo di ricorrere al credito? E qual' è quello che non abbia mai avuto debito cambiario, mentre pur teneva nel suo portafogli delle cambiali a debito d' altri?

Come e quanto dunque non deve sembrare strano che si sragioni siffattamente da ricorrere al credito col vendere, ad esempio, una *divisa* e non si voglia poi per ottenerla ricorrere ai valori che si possede. La cosa, quando mai il commercio dovesse essere schivo di sovvenzioni di denaro sonante, dovrebb' essere inversa avvegnachè più facilmente possa essere ritenuto meno solido se chieda una somma sulla parola che non se la domandi sulla merce.

36. In Inghilterra le più potenti case di commercio, le quali collocano a bastimenti nei docks di Liverpool e di Londra le mercanzie che ritirano dalle Indie, avviene bene spesso che se non possono commerciare i warrants, che rappresentano quelle mercanzie, vi facciano annotare sopra somme considerevoli al solo scopo di tentare altre speculazioni. Ed è in gran parte per ciò che quelli emporei valsero all' Inghilterra un movimento commerciale con le Indie, che è valutato tre quinti di tutto il commercio dell' Europa con le Indie stesse.

37. Se i commercianti non sanno valutare la importanza che può avere per il commercio di una piazza e, diremo pure, di uno Stato, le fedi di deposito e le note di pegno; e come queste possano essere fra i più validi fattori del movimento commerciale, torna inutile la istituzione dei magazzini generali, od almeno non daranno altro vantaggio che la proroga dell' esborso dei dazi sino a che la merce sia stata venduta. E ciò non per colpa della istituzione, ma unicamente dei pregiudizi di chi esercita il commercio.

VIII

Riassunto dei vantaggi che possono recare i Magazzini generali ai commercianti ed allo sviluppo del commercio.

38. Dal sin qui detto risulta che i magazzini generali non solo prorogano al momento della vendita della merce il pagamento dei dazi, ma facilitano le vendite anche sui mercati

lontani, dove l'esibizione della fede di deposito serve a rappresentare la merce in quelli depositata, custodita, garantita; e mediante le note di pegno prestano modo di mobilizzare in gran parte il capitale importato dalle mercanzie e quindi rendono possibili in molto maggior numero gli affari, in uno stesso periodo di tempo; ciò che offre al commerciante maggiore probabilità di guadagni.

A questi vantaggi vogliono inoltre essere sommati alcuni altri, quali sono i risparmi di spesa e di tempo che ne risultano dal collocare la merce nei magazzini generali; senza i quali il commerciante deve immobilizzare un capitale in fabbricati a magazzini o pagarne il fitto, che corrisponde spesso a più che l'interesse della somma importata dalla costruzione e manutenzione di quelli; con ciò d'aggiunta che molte volte gli accadrà di avere per qualche tempo vuoti i magazzini stessi; e quindi di non utilizzare il capitale impiegato o di pagare un correspettivo senza ritrarne un'utile corrispondente. Al contrario per la merce che colloca nei magazzini generali paga per quel tanto tempo che vi rimane e, in ragione di tonnellata, certo meno che non importi il fitto che perde o l'interesse della somma rappresentata dai magazzini che avesse costrutti o comperati.

Non avendo inoltre più bisogno di far sorvegliare i carichi, gli scarichi, la pesatura, il ricevimento, la consegna: e non avendo più da far custodire la sua mercanzia, non gli occorre più gran numero di agenti, magazzinieri, facchini; come non ha più a subire le noie e perdite di tempo per i rapporti con gli uffici di dogana e dazio consumo; nè corre pericolo di sottrazioni e ruberie. Liberato da tutte queste brighe il commerciante potrà dedicare più tempo allo studio delle sue operazioni ed a tenersi a giorno di quanto avviene sui grandi mercati mondiali.

Tutto questo si traduce in una somma, che certo, se prendiamo ad esaminare le tariffe di magazzinaggio e di manutenzione ordinaria e straordinaria, risulterà maggiore che non sia il correspettivo che avrà a pagare all'amministrazione dei magazzini generali.

39. Per quanto poi riguarda il movimento commerciale di una piazza marittima, come abbiamo accennato, i magazzini generali valgono a richiamare ad essa la merce estera e nazionale.

Il commerciante od il produttore estero sapendo di poter collocare ed avere custodite in quell'istituto le sue mercanzie od i prodotti della sua industria, li spedisce anche all' azzardo, perciocchè non abbia bisogno per venderli nè di fare viaggio, nè di piantarvi una casa di commercio, bastando a ciò un corrispondente, un sensale ed anco la stessa amministrazione dei magazzini generali; la quale può incaricarsi delle vendite, col mezzo di aste pubbliche volontarie, come si usa in Inghilterra, dove per alcune merci si tengono periodicamente di otto in otto giorni.

La merce poi o la derrata nazionale deve invece affluirvi perchè essendo pronta al carico ha maggiore probabilità di smercio all'estero, importando ai legni mercantili di non avere a rifare il viaggio senza utilizzarlo, tornando vuoti.

A tutti questi ci pare ancora che si possa aggiungere un'altro vantaggio di non affatto lieve importanza, che, cioè, i magazzini generali offrendo un modo facile e diritto di potere rifornire la cassa dei commercianti nullostante la giacenza in deposito della mercanzia, possono rendere meno necessario l' uso del credito e diminuirne quindi anche l' abuso.

IX.

Cause che stanno contro il prosperamento dei Magazzini generali come speculazione privata.

40. Non è però da farsi illusione sul prosperamento come speculazione privata dei magazzini generali, avvegnachè molte cause possano influire a menomarlo o per lo meno a ritardarlo.

Senza anco ricordare di nuovo che non è ancora pienamente e non sarà forse per qualche lasso di tempo riconosciuto il vantaggio, sia delle fedi di deposito, che delle note di pegno e che questa maniera di commercio non è oggigiorno nelle abitudini delle nostre piazze e forse occorreranno parecchi anni a farlavi entrare; osserveremo, che difficilmente la merce non soggetta o soggetta ad un dazio così poco importante da non meritare che si procuri modo di prorogarne il pagamento, non affluirà ai magazzini generali, se non nel caso di assoluta mancanza di magazzini privati ed in quello di un proprietario della merce o derrata, che domicili altrove o voglia negoziare la nota di pegno.

La quantità di merce quindi, che si può prevedere che sarà per essere depositata, si riduce di molto, avendovi tutte le nazionali che non pagano dazio, e molte estere che pure non vi sono soggette o lo sono ad un dazio così mite da poter essere pagate senza che il commercio se ne risenta.

41. Se si tenesse conto dei vantaggi, che abbiamo più sopra segnalato risultare dal deposito nei magazzini generali, certo anche le merci e derrate non soggette a dazio vi sarebbero collocate. Ma l' abitudine sola basta a far sì che il commerciante preferisca, anche a costo di qualche maggiore spesa e perdita di tempo, avere magazzini propri.

In molti casi inoltre vi influirà il bisogno di utilizzare i locali posseduti, i quali altrimenti rimarebbero vuoti senza potere essere utilizzati diversamente.

Se quindi si sommino tutte queste cause che, almeno da principio, e forse per qualche anno tratterranno le merci e derrate ad accorrere ai magazzini generali, si dovrà per lo meno dubitare moltissimo che possano essere, come speculazione privata, un' affare lucroso, o cioè che il proprietario e l'esercente di essi vi ritraggano un'utile corrispondente ai capitali che vi abbiano impiegati.

X.

La legge di soppressione dei portofranchi

42. Non saremo noi che deploreremo la soppressione dei portofranchi; ma se conveniamo pienamente sulla necessità portata dai tempi di toglierli — a porre tutti i porti in eguale condizione dinanzi alle leggi di finanza — ad iniziare l'accettazione dei principi di libero scambio — a far mancare un'incentivo d'immoralità, il contrabando, — non altrettanto possiamo convenire sulla opportunità e, ci sia permesso di dire, sulla giustizia della seconda parte della legge, che impone la istituzione dei magazzini generali a carico dei comuni.

Non è lecito di credere che e il Governo e gli altri Poteri dello Stato cadessero nell'enorme errore economico di ammettere, che i comuni si facessero esercenti di questo istituto. Non è bisogno di dimostrare che, mancando all'amministrazione da parte dei comuni l'interesse personale o di associazione, sarebbe esercitato a sola perdita. Bensì si potrà dire che s'intendesse, nello stanziare la legge, che i comuni sopportassero una spesa per la costruzione, non potendo certo bastarvi le sovvenzioni, governative. Con ciò s'imponeva ai comuni, già agrgavatissimi, un nuovo aggravio. E se ammettiamo, quanto ci pare avere più sopra dimostrato, che cioè questi stabilimenti non possono, come speculazione privata, essere per ora e forse per lungo periodo di tempo fruttiferi, dovremo aggiungere che s'impose a que' comuni un tal'onore, che per lo meno sarà per durare parecchi anni.

E i comuni di conseguenza, che sembra la pensassero a questo modo, furono tutti, qual più, qual meno, restii e non si decisero a sobbarcarsi la spesa di istituzione pei magazzini generali, se non alloraquando non aveano più nè motivi, nè pretesti per non adempiere alla legge.

43. Che se in quella vece lo stato avesse dichiarato di concorrere con le somme a ciò destinate, siccome premio perduto, da essere concesse alle società che fossero costituite nello

diverse città marittime, allo scopo di costituire ed esercitare i magazzini generali, egli è certo che oggimai, nella maggior parte delle città, nelle quali si volea che fossero istituiti, sarebbero già in esercizio, e senza che quelle avessero ad impegnarvi ingenti capitali, che difficilmente saranno per essere loro fruttiferi.

La industria privata avrebbe saputo studiare e scegliere le forme più pratiche di costruzione, sia dal lato della economia, che da quello del migliore collocamento e custodia della merce; come avrebbe del pari saputo trovare quella migliore formola pratica di esercizio quale istituto commerciale e di credito, che valesse a far rendere fruttifero il capitale impiegato.

XI.

Come i magazzini generali possano divenire un fattore dello sviluppo commerciale, della prosperità di una piazza marittima e ad un tempo una buona speculazione privata.

44. Se, ad esempio la società o l'individuo che si facesse ad assumere l'esercizio dei magazzini generali, offerte al governo le dovute guarentigie, costituisse degli stessi magazzini generali, oltre che un deposito garantito della merce, esente da dazi, un' istituto di credito commerciale, noi crediamo che ciò gioverebbe grandemente al commercio, nello stesso tempo che sarebbe di profitto a quella società od a quell' individuo.

Il commerciante che ha depositata la merce e voglia averne una parte del prezzo, vi ricorrerebbe più facilmente che non sia per ricorrere ad un' altro istituto o ad un banchiere, perchè concluderebbe il suo affare senza intermediari e quindi senza portare in piazza la sua operazione; per cui non si saprebbe s' egli posseda la nota di pegno se non allora che credesse di porre in vendita la sua merce, anzi solo allorquando

la avesse sopra un campione venduta. Ciò dovrebbe facilitare moltissimo gli affari sulle note di pegno. Soltanto da un siffatto istituto ci sembra quindi di potere sperare che il nostro commerciante venga indotto ad essere meno restìo a valersi della nota di pegno, tanto più che a merito di esso sarebbe impedito l'abuso da parte di chicchesia del suo bisogno di numerario.

Questi due vantaggi non possono non essere avuti di tale importanza da influire grandemente a rilevare non soltanto, ma a contribuire il più efficacemente allo sviluppo di nuovi commerci ed all'incremento degli esistenti.

Che se all'esercizio dei magazzini generali non sia dato questo più ampio indirizzo, l'Italia sarà sfruttata dalle nazioni più intraprendenti, come sono l'Inghilterra, il Belgio, l'Olanda, ed i suoi porti dovranno rimanersene contenti di un semplice commercio di transito e di un commercio diretto o di speculazione in proporzioni ben poco superiori a quelle di oggidì.

XII.

Vantaggio della posizione geografica dell'Italia.

45. L'Italia ha una posizione geografica la più vantaggiosa per il commercio dell'Europa continentale con le altre parti del mondo.

Genova e Venezia sono i porti più vicini alla Germania renana ed alla Svizzera e non possono avere rivali se non Trieste per una parte della Germania orientale e Marsiglia per una parte della Svizzera e dei paesi del Reno. Ma Genova sarà ancora più avvicinata dalla ferrovia del Gottardo a quei mercati sui quali lotta con Marsiglia; e, costruita che abbia la linea più breve dal suo porto alla Ponteba, Venezia non avrà più a temere di essere superata da Trieste nè meno sui mercati della Germania orientale; a condizione però che sappia e voglia atteggiarsi a grande porto marittimo commerciale.

46. Oggidì il naviglio mercantile che porta la merce indiana ai porti del nord deve o girare il Capo delle Tempeste o per il Mare rosso ed il canale di Suez sbuccare nel Mediterraneo, percorso il quale per tutta la sua lunghezza, deve ancora navigare lungo tratto dell' Atlantico.

Depositata la merce negli emporei di Londra, di Liverpool, dell'Havre, di Anversa, di Amsterdam, di Rotterdam, di Amburgo, per essere quindi dispensata all'Italia, alla Svizzera, alla Germania, alla Russia, deve riprendere il mare e rifacendo la via dell' Atlantico tornare nel Mediteranneo ad essere scaricata a qualcuno de' suoi porti, o portarsi più oltre infra terra agli scali dell' Adriatico. Per poi offrirsi alla Russia, dal Mediterraneo deve la merce spingersi sino ai porti del Mar nero.

La stessa merce a contrario portata che sia a Venezia, a Genova, a Trieste non avrà percorso sbuccando dal canale di Suez se non una parte del Mediterraneo. Questa merce quindi dovrà costare tanto meno, quanto meno costa un viaggio dove due, dove tre mille miglia più breve. E per non dire soltanto dei porti d' Italia più vicini al continente, se di uno dei porti meridionali dell' Adratico o del Mediterraneo se ne faccia un' emporeo di merci indiane, non sarebbe gran fatto a meravigliare se di là quindi la mercanzia avesse a venire ricaricata per essere fornita alla Russia, del pari che alla Grecia ed alla Turchia.

Se dunque dai porti italiani potranno le merci d' Asia e d'America essere vendute all'Europa con vantaggio di prezzo sopra quelle che possono venirle dai porti del nord, vi ha bene argomento a sperare per l'Italia il più prospero avvenire commerciale. Che se la speranza avesse ad essere delusa, la delusione non avrà altra causa che la colpa di non avere voluto.

47. Nè un' altra via che si volesse aprire in concorrenza con quella di Suez potrebbe scemare il vantaggio all' Italia della sua postura geografica.

Anni sono furono fatti studi e si è molto parlato di una ferrovia lungo l' Eufrate, con la quale s' intendeva appunto di

costituire una concorrenza al bosforo di Suez. Ora si torna a parlarne e qualche periodico si è affrettato a mettere in sull' avviso l' Italia.

La ferrovia dell'Eufrate, se pur si eseguisca, sarà un'opera straordinaria, colossale, per così dirla non meno forse di quello che sia stata l' apertura del canale di Suez. Non pertanto oggigiorno non si potrebbe certo dirla impossibile. Quand' anco però venisse costruita, non sarà certo a danno d' Italia.

Una ferrovia lungo l' Eufrate non potrebbe avere di mira se non se di pervenire all' oceano indiano per il golfo persico. E sia che si voglia farla partire dal Mar nero, sia dal Mediteraneo, accennerà pur sempre all' Italia.

L' Inghilterra, dove si è imaginato di costruire quella linea di strada ferrata, non può avere interesse di farla partire dal Mar nero, sia perchè sarebbe troppo dominata dalla Russia, che potrebbe impedirla ad altri e fruttarla unicamente per sè; sia perchè il trasporto della merce sarebbe prolungato di tanto, quanta è la distanza dall'isola di Cipro a Trebisonda, cioè circa due terzi della lunghezza del Mediterraneo e presso che tutta quella del Mar nero. Senza anco quindi tener conto delle difficoltà che s'incontrerebbero e della spesa che vi si esigerebbe a vincere i gioghi di Tsceldir e del Tauro, che, movendo dal Mar nero, s'incontrerebbero per penetrare in Armenia, non si può ammettere il punto di partenza di questa ferrovia se non dal Mediterraneo; dove si presentano, allo studio a nostro avviso, due punti che a primo aspetto sembrano i più opportuni della costa Mediterranea più vicina all' Eufrate per divenire, sul nostro mare, lo scalo intermediario fra le Indie e l'Europa, riunito dalla ferrovia dell' Eufrate all' altro, che dovrebbe avervi sul golfo persico.

Questi due punti, ai quali intendiamo accennare sarebbero i porti di Alessandretta e di Tripoli.

Il primo porto ha lo svantaggio di un clima poco salubre e che la linea dovrebbe valicare la catena di montagne la quale divide questo porto da Aleppo e dalla pianura dell' Eufrate.

Il secondo, che serve oggidì ad una città mercantile,

quantunque offra, come tutti i porti della costa, ben poca comodità e sicurezza, potendo a ciò essere portato rimedio dall'arte, si presenta più opportuno, avvegnachè la ferrovia possa essere condotta per Hems, l'antica Emesa, senza dovere valicare alcun giogo, a raggiungere la immensa valle dell'Eufrate.

Da qualunque punto però della costa mediterranea più vicina all'Eufrate si facesse partire la ferrovia, l'Italia conserverebbe il vantaggio di avere i suoi porti più vicini ad esso che non sieno i porti del nord e della Francia; nè quindi perchè le merci indiane fosse trovato utile che venissero trasportate al Mediterraneo sulla ferrovia dell'Eufrate, anzi che a mezzo di navigli per il Mar rosso e per il canale di Suez, l'Italia in fatto di distanze vi scapiterebbe minimamente.

48. A noi quindi, riprendendo l'argomento dal quale ne distolse per poco la convenienza di far cenno della ferrovia dell'Eufrate, sembra di poter concludere, che se l'Italia ha una così felice postura da poter mandare le proprie e ritirare le produzioni delle Indie con vantaggio di tempo e di spesa, il minor costo, al quale sarà in grado di venderle deve assicurarle lo smercio di quante più sappia portarne colà e riportarne ai suoi emporei. Ed allora la maggiore e quanto più si voglia importazione sarà a fruttuoso commercio e la esportazione maggiore sarà impulso costante all'incremento della industria manifatturiera ed agricola; ciò tutto che risulterà a prosperamento, a ricchezza, altrimenti insperabili della nazione.

49. A taluno potrà sembrare che noi ci siamo abbandonati ai voli della immaginazione e ci siamo quindi scostati da quel terreno pratico, sul quale fa rimanere una mente positiva. Però del nostro avviso sono pur molti che non si lasciano andare alle illusioni della immaginazione, ma calcolano freddamente le circostanze, le condizioni e sanno far tesoro di esse quando si presentano favorevoli. Ciò ne conforta e ne conferma nella convinzione espressa in queste pagine, che a rendere ben presto proficui i magazzini generali alla nazione alle

piazze commerciali, dove si istituiscono ed a chi li vuole esercitare, non basti considerarli da soli una speculazione, e nè che si offrano quale deposito garantito della mercanzia, sulla quale possa il depositante procurarsi all'occorrenza una parte del corrispondente valore di essa in numerario; ma conviene, come ci siamo espressi altra volta, identificare in un'istituto di credito commerciale che dia denaro sulla merce.

XIII.

Magazzini generali nelle città non marittime.

50. Abbiamo ripetutamente accennato che dei magazzini generali da istituirsi nelle città non marittime dovrebbe esserne fatto altrettante succursali di quelli che si istituissero nelle città marittime. Ci corre quindi obbligo di esporre il nostro pensiero sul come e perchè intendiamo che devano essere tali.

I magazzini possono od essere istituiti nelle città non marittime, dalla stessa società che si facesse ad istituirli nelle città marittime, o da altre particolari società.

Nel primo caso quelli delle città non marittime funzionerebbero non altro se non come altrettante sezioni e dipendenze di quelli delle città marittime e al pari di questi accoglierebbero merci a deposito garantito, sconterebbero sulle note di pegno parte dell' importo delle mercanzie depositate, venderebbero le merci estere ad asta volontaria.

Nel secondo caso sarebbero in rapporto d' affari con la Società dei magazzini generali delle città marittime, per conto della quale, date le convenienti guarentigie, sconterebbero le note di pegno, per un quoto sugli utili, che da tutte queste operazioni possono risultarne.

A questo modo i magazzini delle città non marittime si farebbero i fornitori delle merci estere ai territori intorno

ad essi ed all'estero, quelli che fossero presso i valichi dell'alpe, offrendo ai consumatori ed industriali un risparmio di tempo e di spesa per avere la merce più vicina e pronta alla ricerca; ed ancora un risparmio di spesa di viaggio tutte le volte che all'acquirente occorresse trattare al deposito. Sarebbero del pari un valido ausiliario delle industrie nazionali, non esclusa l'agricoltura, che nel vicino magazzino generale troverebbero collocamento a deposito dei loro prodotti e sovvenzione sovr'essi e forse anco pronta occasione di smercio se loro convenga.

I magazzini generali delle città non marittime potrebbero quindi nello stesso tempo che al paese essere profittevoli alle società che li istituissero, perchè sommando gli utili di tutte le operazioni, che abbiamo or ora citate, potrebbero contare sopra un guadagno di gran lunga maggiore, che se avessero solo che a tenere a deposito la merce. Ed i magazzini generali delle città marittime avrebbero alla loro volta allargata la loro sfera d'azione e si sarebbero assicurato uno smercio delle merci estere per una più ampia zona di paese nazionale, pur avendo facilitati, con lo stesso mezzo, gli smerci all'estero.

XIV.

A quale partito si devono appigliare i Comuni relativamente ai Magazzini generali.

51. I comuni delle città, che non aveano il privilegio del portofranco non hanno veruno obbligo di istituire magazzini generali e nè quindi di concorrere comunque a questa istituzione.

I comuni delle città, alle quali fu tolto o si sta per togliere il portofranco, devono per legge, come si disse, provvedere alla erezione ed esercizio dei magazzini generali, per i quali il Parlamento ha loro assegnato un sussidio.

52. Contribuire in qualsiasi modo a rilevare le condizioni tutte della Nazione, a far prosperare l'agricoltura, l'industria manifatturiera qualunque ed il commercio, è un dovere come

di ogni cittadino, così e più ancora dei comuni, delle provincie, del governo. Gli è perciò che, mentre, con sana pratica economica, crediamo, che i comuni, ai quali non incombe l'obbligo della istituzione di magazzini generali, si asteranno da ogni ingerenza diretta, faranno però opera a che si istituiscano, contribuendovi e con assegnamento di spazi dove costruirli e con offerte, a premio perduto, di una qualche somma, in relazione e all'importanza, che la località esige che deva avere il nuovo stabilimento ed ai loro mezzi finanziari.

53. I comuni invece ai quali viene imposto, a strano correspettivo della privazione della franchigia, il dovere di istituire i magazzini generali, devono porre sul tappeto le combinazioni possibili per scegliere quella, che meno aggravi il comune, pur contribuendo, come ne hanno debito al paro dei primi, alla attivazione di essi.

Le combinazioni, che sole si presentano sono: 1.º la costruzione ed esercizio da parte dei comuni: — 2.º la costruzione da parte loro, sia per economia o per appalto e quindi l'allogamento a terzi dell'esercizio — 3.º la cessione in perpetuo con obbligo di costruirli ed esercitarli: — 4.º la cessione temporanea di ogni provento con obbligo di costruirli ed esercitarli.

Il primo modo deve a solo enunciarlo essere escluso e senza anco discussione, essendo e teoricamente provato e praticamente le mille volte verificato, che i corpi morali qualsieno non possono con buon'esito condurre una industria. Le ragioni sono così ovvie e notorie, che crediamo poterci dispensare dall'annoverarle.

La costruzione dei magazzini generali da parte dei comuni, salvo allogarne l'esercizio, sarà a grave spesa di essi, senza che ciò giovi alla istituzione e nè punto al paese. Non occorre si dica che i magazzini generali devono avere per quantità di spazio, in cui accogliere le merci, una importanza relativa all'odierno commercio, che vien fatto nella città, non senza ricordare però che deve essere resa possibile l'ampliazione, in quella misura che sarà per richiedere quel maggiore sviluppo di nuovi ed aumento dei presenti commerci, che è dimo-

strato doversi attendere dalle circostanze e condizioni particolari della località. Ciò ammesso, Venezia, ad esempio, dovrebbe costruire magazzini, che, secondo il voto della Camera di commercio, potessero contenere contemporaneamente da quindici a ventimila tonnellate di mercanzie; ciò che equivale ad un movimento annuo, che può in media essere valutato di tonnellate 70,000; conciò per altro che deve inoltre essere prevveduto al bisogno di un collocamento di merci, in un tempo a venire più o meno lontano, che non può ritenersi minore di tonnellate 120,000, per cui a tener conto di questo possibile bisogno convien predisporre in modo che, senza guastare il già fatto e senza che le nuove costruzioni abbiano a scapitare il facile e buono andamento dell' esercizio, sia possibile, seguendo sempre il primitivo concetto, erigere altri fabbricati man mano che se ne presenti la esigenza.

Preso un medio del costo dei magazzini generali sin oggi eretti od in corso di erezione in Italia, senza tener conto delle sponde o moli di scarico, che furono dovunque costruiti a spese dello Stato, ma ricordando come le costruzioni nella nostra città, per molte cause a tutti note, riescano più costose che altrove, il comune di Venezia, per un medio di tonn. 70,000 annue dovrebbe fare una spesa, che oggigiorno sarebbe di circa L. 2,450,000 e che salirebbe poi a L. 4,200,000 per lo meno allorchè venisse il bisogno di collocamento delle tonn. 120,000, che in seguito vi ha motivo a sperare che occorrano in un' anno ai magazzini generali.

Limitato l' interesse di queste somme al solo sei per cento, il comune sarebbe per ora gravato della perdita annua di L. 147,000; e più tardi, quando saranno stati dispendiati i quattro milioni e duecento mila lire, che si prevedono in seguito necessari, di L. 262,000. Da queste somme però sono a dedursi l' interesse di quelle che fossero per accordare a sovvenzione i poteri dello Stato e il correspettivo che contribuirà l' assuntore dell' esercizio.

Ammesso che la sovvenzione governativa possa, locchè è ben difficile, essere stanziata in L. 3,000,000, siccome una par-

te, circa mezzo milione deve avere una destinazione estranea ai magazzini generali, così resta che il comune deva tosto esborsare quasi e forse anco per intero la somma avuta a sovvenzione, e deva poi più tardi, se non in una volta, a riprese, destinarvi L. 1,700,000; locchè corrisponderebbe al sacrificio di un'interesse importante annue L. 102,000.

Resta ora a calcolarsi quale deduzione a questa somma possa essere portata dal correspettivo dell'esercizio. E a questo proposito dimenticheremo che i magazzini generali in attività da qualche anno in Torino non hanno mai dato una rendita maggiore delle L. 4,000, equivalenti sulle somme dispendiate per la istituzione ad un reddito annuo percentuale di L. 0,1142. Accorderemo invece che dopo uno o due anni la rendita dei magazzini generali di una città marittima commerciale nelle condizioni di Venezia possa salire al 2 per cento; ed ammetteremo che l'esercente si accontenti, se abbia assunto l'esercizio a tutto suo rischio di tre quinti degli utili, e se a quoto di reddito del 50 per cento. Nel primo caso i due quinti degli utili che incasserebbe il comune, valutati secondo l'ipotesi di reddito che abbiamo posta, darebbero solo che L. 33,600; nel secondo eventualmente L. 42,000. Di conseguenza il diffalco, che si può prevedere possibile, alla perdita dell'interesse della somma da dispendiarsi in avvenire dal comune, valutato L. 102,000, sarebbe di L. 33,600 soltanto, se il comune non volesse correre i rischi dell'esercizio; per cui l'onere annuo si ridurebbe a L. 68,400. Ciò basta per dissuadere a consigliare le amministrazioni comunali dalla costruzione dei magazzini per poi allogarne l'esercizio.

La terza combinazione, che abbiamo sunotata, priverebbe il comune di ogni diritto di proprietà, ma per compenso se non lo dispensasse affatto da ogni sacrifizio, però lo autorizzerebbe in qualche modo ad una misura di concorso alquanto più limitata.

Dopo tutte queste considerazioni crediamo, che sia da ritenere migliore interesse in generale del paese e dell'amministrazione del comune, che venga adottato il quarto modo di

procurare la istituzione dei magazzini generali, quand' anche il comune dovesse concorrere non solo con tutta la sovvenzione governativa, ma anche con una somma del proprio erario, a condizione però che chi assume la costruzione ed esercizio dei magazzini generali — apra presso gli stessi un' istituto di credito che non abbia altro scopo che quello di agevolare l' affluenza di merci estere a Venezia e di sorreggere il commercio del suo mercato.

Le somme esborsate a concorso darebbero diritto alla restituzione, dopo un periodo di tempo, che veramente non potrebbe e nè dovrebbe esser breve, tanto delle aree e fabbricati costituenti i magazzini generali, quanto degli attrezzi, macchine e ruotabili di servizio.

Questa combinazione darebbe altresì diritto al comune, oltre che alla Camera di commercio, cui lo conferisce la legge, ad una sorveglianza e controlleria dell' adempimento degli obblighi che venissero assunti, quali sarebbero : I.° la costruzione di fabbricati a collocamento della mercanzia in quella quantità che potesse esigere il commercio, in guisa che non avvenga mai il caso che sia rifiutata una merce o derrata per mancanza di spazio conveniente: II.° l'impiego del capitale agli scopi convenuti.

Certo che le modalità di contratto e di sorveglianza non dovrebbero essere tali da imbarrazzare l' azienda e da non lasciarle quella piena libertà di azione, che si esige perchè uno stabilimento possa ed essere ben condotto e prosperare.

Adottando questo ultimo modo di procurare la istituzione dei magazzini generali il Comune avrebbe adempiuto all' obbligo, che trovammo venire imposto dalla ragione delle cose a tutti i comuni, di concorrere a che queste istituzioni vi abbiano e sieno profittevoli al paese: avrebbe resi proficui al commercio, alla città, allo Stato i magazzini generali, perchè per essi accresciuto, assai più che altrimenti non sia dato a sperare, il movimento marittimo-commerciale del mercato di Venezia e di tutti quelli che sono o possono essere in rapporto con esso : avrebbesi da ultimo assicurata una rendita a venire, allora

quando, cioè, compiuto il periodo di concessione, accada di doverlo rinnovare; ciò che ogni prevvisione dimostra che non sarebbe senza che venisse a costituire un reddito abbastanza importante all' amministrazione comunale.

Non intendiamo quì di avere poste le basi di un contratto d' allogamento della costruzione ed esercizio dei magazzini generali secondo questa ultima combinazione, ma solo di avere esposte delle idee generali, che però agitate possono condurre alla formola pratica di un contratto.

53. Una obbiezione, che ci può essere fatta e bene che preveniamo. Può esserci detto: perchè volete aggiungere un nuovo istituto di credito, se già tanti ne sorsero dovunque da qualche anno a questa parte, da indurre quasi, tutti i periodici a porre il pubblico sull' avviso, segnalando se non probabile, certo possibile una crisi generale, con danno immenso dei nostri mercati? — A questa obbiezione rispondiamo: che non è una banca soggetta al pericolo, cui può correre un semplice istituto di credito, ma una istituzione che sorgerebbe e lavorerebbe sul sodo; una istituzione che potrebbe per la sicurezza della sua base avere credito all'estero, ed avrebbe forza di attrarne in gran copia le mercanzie: una istituzione che varrebbe a poco a poco a togliere il lamentato pregiudizio di volere evitare lo sconto delle note di pegno.

54. Questo argomento, della istituzione dei magazzini generali in Venezia dovrà prossimamente essere portato in discussione sia nelle consultazioni della Giunta, sia dinanzi al Consiglio comunale, e vogliamo sperare e ci auguriamo che venga agitato in quella maggiore ampiezza, che l' interesse del commercio e la prosperità a venire di Venezia richiedono; senza di che la decisione potrebbe risultare controindicata dai tempi e dalle condizioni della nostra città; la quale in questa nuova istituzione devesi studiare che abbia ad avere un nuovo e validissimo fattore di prosperità e non un limitato vantaggio al suo commercio, con un sacrificio, relativamente grande dell' erario comunale.

Gli esempi delle quattro città, nelle quali sono già in e-

sercizio i magazzini generali devono servire di guida nella trattazione e di freno a non volere inconsultamente lasciato il peso e le cure della istituzione dei magazzini generali al comune, anzi che provocare a sgravio di esso, se vi avesse bisogno, l'azione più efficace e meglio adatta dell' industria privata, od occoglierne ed incorraggirne l'iniziativa se avventurosamente si sia manifestata ed offerta.

INDICE